

TRANSMITTAL FORM (to be used for all correspondence after initial filing)		Application No.	10/666,481
		Filing Date	September 19, 2003
		First Named Inventor	Mathias Woydt
		Art Unit	
		Examiner Name	
Total Number of Pages in This Submission	6	Attorney Docket Number	15675P480

ENCLOSURES (check all that apply)		
<input checked="" type="checkbox"/> Fee Transmittal Form <input type="checkbox"/> Fee Attached <input type="checkbox"/> Amendment / Response <input type="checkbox"/> After Final <input type="checkbox"/> Affidavits/declaration(s) <input type="checkbox"/> Extension of Time Request <input type="checkbox"/> Express Abandonment Request <input type="checkbox"/> Information Disclosure Statement <input type="checkbox"/> PTO/SB/08 <input checked="" type="checkbox"/> Certified Copy of Priority Document(s) <input type="checkbox"/> Response to Missing Parts/Incomplete Application <input type="checkbox"/> Basic Filing Fee <input type="checkbox"/> Declaration/POA <input type="checkbox"/> Response to Missing Parts under 37 CFR 1.52 or 1.53	<input type="checkbox"/> Drawing(s) <input type="checkbox"/> Licensing-related Papers <input type="checkbox"/> Petition <input type="checkbox"/> Petition to Convert a Provisional Application <input type="checkbox"/> Power of Attorney, Revocation Change of Correspondence Address <input type="checkbox"/> Terminal Disclaimer <input type="checkbox"/> Request for Refund <input type="checkbox"/> CD, Number of CD(s)	<input type="checkbox"/> After Allowance Communication to Group <input type="checkbox"/> Appeal Communication to Board of Appeals and Interferences <input type="checkbox"/> Appeal Communication to Group (Appeal Notice, Brief, Reply Brief) <input type="checkbox"/> Proprietary Information <input type="checkbox"/> Status Letter <input checked="" type="checkbox"/> Other Enclosure(s) (please identify below): <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">Request for Priority; return postcard</div>
Remarks		

SIGNATURE OF APPLICANT, ATTORNEY, OR AGENT	
Firm or Individual name	Eric S. Hyman, Reg. No. 30,139 BLAKELY, SOKOLOFF, TAYLOR & ZAFMAN LLP
Signature	
Date	12/12/03

CERTIFICATE OF MAILING TRANSMISSION			
I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service on the date shown below with sufficient postage as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450.			
Typed or printed name	Melissa Stead		
Signature		Date	12-12-03



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

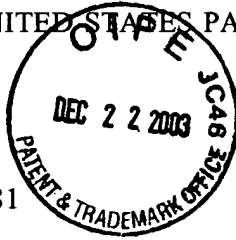
In re the Application of:

MATHIAS WOYDT, ET AL.

Application No.: 10/666,481

Filed: September 19, 2003

For: developments to high power motors



Art Group:

Examiner:

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

REQUEST FOR PRIORITY

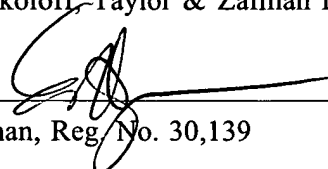
Applicant respectfully requests a convention priority for the above-captioned application,
namely:

COUNTRY	APPLICATION NUMBER	DATE OF FILING
France	0211635	20 September 2002

☒ A certified copy of the document is being submitted herewith.

Respectfully submitted,

Blakely, Sokoloff, Taylor & Zafman LLP

Dated: 12/12/03
Eric S. Hyman, Reg. No. 30,139

12400 Wilshire Boulevard, 7th Floor
Los Angeles, CA 90025
Telephone: (310) 207-3800

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service on the date shown below with sufficient postage as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450.


Melissa Stead12-12-03
Date





BREVET D'INVENTION

CERTIFICAT D'UTILITÉ - CERTIFICAT D'ADDITION

COPIE OFFICIELLE

Le Directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle certifie que le document ci-annexé est la copie certifiée conforme d'une demande de titre de propriété industrielle déposée à l'Institut.

Fait à Paris, le 15 OCT. 2003

Pour le Directeur général de l'Institut
national de la propriété industrielle
Le Chef du Département des brevets

Martine PLANCHE

INSTITUT
NATIONAL DE
LA PROPRIÉTÉ
INDUSTRIELLE

SIEGE
26 bis, rue de Saint Petersburg
75800 PARIS cedex 08
Téléphone : 33 (0)1 53 04 53 04
Télécopie : 33 (0)1 53 04 45 23
www.inpi.fr

REQUÊTE EN DÉLIVRANCE
page 1/2

BR1

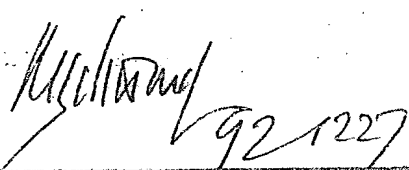
Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

08 540 W / 010501

<p>REMISE DES PIÈCES DATE</p> <p>LIEU 75 20 SEP. 2002</p> <p>N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI</p> <p>DATE DE DÉPÔT ATTRIBUÉE PAR L'INPI 20 SEP. 2002 0211635</p>		<p>1 NOM ET ADRESSE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE À QUI LA CORRESPONDANCE DOIT ÊTRE ADRESSÉE</p> <p>Cabinet REGIMBEAU 20, rue de Chazelles 75847 PARIS CEDEX 17 FRANCE</p>	
<p>Vos références pour ce dossier (facultatif) 239843 D20333 JRC</p>			
<p>Confirmation d'un dépôt par télécopie</p>		<p><input type="checkbox"/> N° attribué par l'INPI à la télécopie</p>	
<p>2 NATURE DE LA DEMANDE</p> <p>Demande de brevet</p> <p>Demande de certificat d'utilité</p> <p>Demande divisionnaire</p> <p><i>Demande de brevet initiale</i></p> <p><i>ou demande de certificat d'utilité initiale</i></p> <p>Transformation d'une demande de brevet européen <i>Demande de brevet initiale</i></p>		<p>Cochez l'une des 4 cases suivantes</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>N° Date <input type="text"/></p> <p>N° Date <input type="text"/></p> <p>N° Date <input type="text"/></p>	
<p>3 TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)</p> <p>PERFECTIONNEMENTS AUX MOTEURS-HAUTES PUISSANCES.</p>			
<p>4 DÉCLARATION DE PRIORITÉ OU REQUÊTE DU BÉNÉFICE DE LA DATE DE DÉPÔT D'UNE DEMANDE ANTÉRIEURE FRANÇAISE</p>		<p>Pays ou organisation Date <input type="text"/> N°</p> <p>Pays ou organisation Date <input type="text"/> N°</p> <p>Pays ou organisation Date <input type="text"/> N°</p> <p><input type="checkbox"/> S'il y a d'autres priorités, cochez la case et utilisez l'imprimé «Suite»</p>	
<p>5 DEMANDEUR (Cochez l'une des 2 cases)</p>		<p><input checked="" type="checkbox"/> Personne morale <input type="checkbox"/> Personne physique</p>	
<p>Nom ou dénomination sociale</p> <p>Prénoms</p> <p>Forme juridique</p> <p>N° SIREN</p> <p>Code APE-NAF</p> <p>Domicile ou siège</p> <p>Nationalité</p> <p>N° de téléphone (facultatif)</p> <p>Adresse électronique (facultatif)</p>		<p>SAGEM SA</p> <p>SOCIÉTÉ ANONYME A DIRECTOIRE ET CONSEIL DE SURVEILLANCE</p> <p>562082909</p> <p>27, rue Leblanc, 75015 PARIS</p> <p>FRANCE Française</p> <p>N° de télécopie (facultatif)</p>	
<p><input type="checkbox"/> S'il y a plus d'un demandeur, c. chez la case et utilisez l'imprimé «Suite»</p>			

**BREVET D'INVENTION
 CERTIFICAT D'UTILITÉ**
REQUÊTE EN DÉLIVRANCE
 page 2/2

BR2

REMISE DES PIÈCES DATE 20 SEP. 2002 LIEU 75 N° D'ENREGISTREMENT 0211635 NATIONAL ATTRIBUÉ PAR L'INPI		Réservé à l'INPI
Vos références pour ce dossier : (facultatif) 239843 JRC		
6 MANDATAIRE		
Nom Prénom Cabinet ou Société Cabinet REGIMBEAU		
N° de pouvoir permanent et/ou de lien contractuel		
Adresse	Rue	20, rue de Chazelles
	Code postal et ville	75847 PARIS CEDEX 17
	Pays	FRANCE
N° de téléphone (facultatif) 01 44 29 35 00 N° de télécopie (facultatif) 01 44 29 35 99 Adresse électronique (facultatif) info@regimbeau.fr		
7 INVENTEUR(S)		
Les inventeurs sont nécessairement des personnes physiques		
Les demandeurs et les inventeurs sont les mêmes personnes <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non : Dans ce cas remplir le formulaire de Désignation d'inventeur(s)		
8 RAPPORT DE RECHERCHE		
Uniquement pour une demande de brevet (y compris division et transformation)		
Etablissement immédiat ou établissement différé <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		
Paiement échelonné de la redevance (en deux versements) Uniquement pour les personnes physiques effectuant elles-mêmes leur propre dépôt <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non		
9 RÉDUCTION DU TAUX DES REDEVANCES		
Uniquement pour les personnes physiques <input type="checkbox"/> Requête pour la première fois pour cette invention (joindre un avis de non-imposition) <input type="checkbox"/> Obtenue antérieurement à ce dépôt pour cette invention (joindre une copie de la décision d'admission à l'assistance gratuite ou indiquer sa référence): AG		
Si vous avez utilisé l'imprimé «Suite», indiquez le nombre de pages jointes		
10 SIGNATURE DU DEMANDEUR OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire) 		VISA DE LA PRÉFECTURE OU DE L'INPI M. ROCHET

PERFECTIONNEMENTS AUX MOTEURS
HAUTES PUISSANCES.

DOMAINE TECHNIQUE GENERAL.

5 La présente invention concerne l'application de matériaux de friction dans des moteurs hautes puissances ou à vibrations.

Plus précisément, elle concerne l'application de matériaux de friction dans des moteurs hautes puissances ou à vibrations, ces matériaux de friction étant à l'interface entre deux corps, le premier corps (patin) étant mis
10 en contact en frottement à sec avec le deuxième corps (rotor).

ETAT DE LA TECHNIQUE.

Certains moteurs hautes puissances utilisent dans leur fonctionnement les propriétés d'élongation de matériaux actifs.

Ces matériaux peuvent par exemple être des matériaux du type piézo-
15 électrique, du type magnéto-strictif, électro-strictif, etc.

Les figures 1 et 2 représentent schématiquement un moteur 2 haute puissance comportant des blocs 4a, 4b, 5a, 5b de forme sensiblement circulaire, et deux rotors 1a et 1b, l'un étant interposé entre les blocs 4a et 4b, et l'autre entre les blocs 5a et 5b.

20 Les rotors 1a et 1b sont montés sur un arbre commun 3.

Les blocs 4a, 4b, 5a, 5b comportent des pétales 6 aptes à être mis en contact avec les rotors 1a et 1b.

Les blocs 4a, 4b, 5a, 5b comportent des éléments en matériaux actifs 7 interposés entre les pétales 6, et qui subissent des élongations dans le
25 plan des blocs, afin de mettre en mouvement les pétales 6.

Les blocs les plus internes 4a et 5a sont reliés entre eux, par l'intermédiaire des pétales 6, par des éléments 8 en matériaux actifs. Ces éléments sont aptes à se déformer et déplacer les pétales 6 selon le sens des flèches visibles sur la figure 2.

30 Les blocs les plus externes 4b et 5b sont reliés au carter du moteur 2, par l'intermédiaire des pétales 6, par des éléments 9 formant ressorts.

Les élongations synchronisées des éléments 7 et 8 permettent de mettre en rotation les rotors 1a et 1b, notamment par la présence de frottement entre les pétales 6 et les rotors 1a et 1b.

La figure 3 montre schématiquement que les pétales 6 comportent une partie principale 12, relié à un patin de contact 11 par des éléments intermédiaires 10 présentant des propriétés élastiques.

Le fait que la partie principale ne soit pas directement en contact avec les rotors 1a et 1b, et qu'une partie intermédiaire 10 présente des propriétés de déformation élastique permet d'augmenter le rendement du moteur à vibrations. En effet, l'ensemble 12, 10, 11 forme un ensemble double masse-ressort représenté à la figure 4.

Si les patins de contact 11 sont dimensionnés correctement, le rendement du moteur à vibrations est grandement augmenté. Dans la suite de la présente description, on appellera également masselotte les patins de contact.

Ainsi, la masselotte, qui a une masse limitée et fixe pour les raisons susmentionnées, comporte à sa surface une couche frottante, en contact avec un rotor. L'épaisseur de la masselotte est de l'ordre de 2 mm. En variante, la masselotte peut frotter directement sans la présence d'une couche frottante.

Généralement, la couche intermédiaire 10 comporte, en général une conductivité thermique λ faible ($\lambda < 0,5$ W/mK).

Les moteurs à vibrations représentent un attrait pour les actionneurs intermittents, comme par exemple les systèmes de trains d'atterrissage, de porte cargos, de gouvernails et de volets. Ils sont alors utilisés en remplacement des circuits hydrauliques ou pneumatiques, qui exigent des liquides ayant des points d'écoulement inférieurs à -60°C .

Ces liquides présentent des risques d'inflammation, et doivent être vidangés et mis en décharge régulièrement.

Ces moteurs à vibrations sont également utilisés en remplacement des moteurs électriques comportant des réducteurs de vitesse à engrenages.

Les systèmes comportant des actionneurs intermittents ont besoin d'un fort couple à basse vitesse.

On trouve dans la littérature scientifique et technique une multitude de combinaisons possibles pour les couples de friction possibles dans les systèmes comprenant des plaquettes, des rotors, des tambours, des plateaux de pression d'embrayage et des garnitures d'embrayage. Ces couples permettent d'obtenir le couple fort avec une vitesse réduite.

Cependant, lesdits couples possèdent généralement entre 10 à 30 composants et ont tous les inconvénients suivants :

- ils perdent du coefficient de frottement avec la température croissante,
 - ils perdent du coefficient de frottement avec la vitesse croissante,
 - 10 - ils perdent de la résistance à l'usure avec la température croissante,
 - ils perdent de la résistance à l'usure avec la vitesse croissante,
- Ils peuvent également comporter les autres inconvénients suivants :
- ils ont une charge limite pour une usure douce limitée à 2-3 MPa,
 - ils ont des propriétés tribologiques sensibles à l'humidité,
 - 15 - ils ont un coefficient de frottement (COF) ou d'usure variant différemment et de façon imprévisible en fonction de la vitesse, de la température et de la pression géométrique, et
 - ils ont un coefficient d'usure (K_v) supérieur à $10^{-5} \text{ mm}^3/\text{Nm}$.

Les conséquences principales d'une garniture composée de 10 à 30 substances et/ou phases sont les suivantes.

Elle a une fluctuation de durabilité entre les lots, et elle a une fluctuation des propriétés tribologiques entre les lots.

Cela est principalement dû au fait que la composition et la structure cristallographique de certaines substances sont difficiles à définir en production.

Par conséquent, les fluctuations des propriétés tribologiques obligent le constructeur à prendre des mesures drastiques pour garantir le fonctionnement dans le spectre de sollicitation des pièces utilisant les matériaux de friction décrits par l'état de l'art.

On rappelle que le coefficient d'usure est utilisé internationalement en Tribologie pour qualifier le comportement à l'usure. Il est défini par le

volume d'usure divisé par la charge normale et la distance de glissement reliée au volume d'usure.

La demande FR 2 819 650, propose des couples de friction dans des actionneurs linéaires dont la structure et l'application sont très différentes de celles des moteurs hautes puissances. Les couples de friction de la demande FR 2 819 650 ont des propriétés stables en fonction des conditions de fonctionnement. Lesdits couples de friction sont sollicités sans glissement. En effet, ils sont utilisés dans des systèmes de blocage dont le but est d'éviter le glissement du micro-contact. Ils ne possèdent pas de propriétés de dissipation calorifique importantes, puisqu'ils n'ont pas à dissiper les quantités de chaleur importantes induites par des phases de glissement.

Par ailleurs, la durée de fonctionnement accumulée d'un avion civil est de l'ordre de 48.000 heures de vol. Pour les matériaux de friction de la masselotte et du rotor d'un moteur haute puissance, cela représente des sollicitations avec vie accumulée de 2.000 heures. Il faut donc des taux d'usure k_v inférieurs à 3×10^{-8} mm³/Nm. Ces taux d'usure doivent être indépendants de la température et des conditions d'utilisation, ainsi qu'indépendants de la vitesse de glissement.

De la même façon, pour des applications dans des véhicules industriels, même si les heures d'opérations sont généralement limitées à 20.000 heures, la vie accumulée se situe également autour de 2.000 heures.

On l'aura compris, le cahier des charges d'un moteur haute puissance mentionnent donc des faibles taux d'usure et de forts coefficients de frottement. De plus, les matériaux de friction doivent présenter des propriétés calorifiques, et notamment de diffusivité thermique κ [en mm²/s] importantes pour les matériaux surtout du rotor.

En effet, la température de Curie limite l'effet actif, notamment piézo-électrique. Ainsi, si la température s'élève de façon trop importante dans le moteur haute puissance, son fonctionnement est altéré.

La contrainte de ne pas atteindre la température de Curie limite la température d'échauffement de la masselotte à environ 150°C et celle du rotor à 200°C. La température plus importante tolérable par le rotor est due au fait qu'il n'est pas relié à des éléments sensibles à la température, notamment des matériaux piézo-électriques, et qu'il est relié à un axe qui constitue un moyen de dissiper la chaleur plus rapidement.

Les couples de l'état de la technique ne permettent pas de résoudre de telles contraintes thermiques, notamment celles de diffusivité thermique.

PRESENTATION DE L'INVENTION.

L'invention propose de pallier ces inconvénients.

Notamment l'invention propose des couples de matériaux et couches frictionnelles qui répondent en même temps à plusieurs contraintes. Les matériaux des couches frictionnelles doivent présenter :

- de bonnes propriétés de frottement et des faibles taux d'usure ;
- de bonnes propriétés calorifiques ;
- une bonne répartition du flux de chaleur ;
- de bonnes propriétés mécaniques, notamment une bonne résistance à la fatigue ; et
- de bonnes propriétés anti-corrosion.

A cet effet, l'invention propose un système, notamment adapté pour les moteurs hautes puissances, comportant au moins un rotor et des moyens comportant des éléments actifs aptes à mettre en rotation le/les rotor(s) par leur déformation synchronisée, lesdits moyens de mise en rotation du/des rotor(s) comportant au moins un pétale comportant une masselotte, caractérisé en ce que le matériau de chaque masselotte est tel qu'elle présente une capacité thermique massique (C_p^{22C}) supérieure à 0,35 [J/g/K], et/ou le matériau de chaque rotor est tel qu'il présente une capacité calorifique supérieure à 2 [J/cm³/K].

L'invention est avantageusement complétée par les caractéristiques suivantes, prises seules ou en une quelconque de leur combinaison techniquement possible :



- chaque masselotte présente une capacité thermique massique supérieure à 0.5 [J/g/K] ;
 - la capacité calorifique de chaque rotor est supérieure à 2.5 [J/cm³/K] ;
 - le matériau de chaque masselotte et de chaque rotor, ce matériau étant
- 5 non revêtu, comporte du :
- (Ti,Mo)(C,N) + 8-20 % liant Ni/Mo (nuances TM 8,10,20) ; et/ou
 - WC-6Ni ; et/ou
 - de l'alumine renforcée par de la zircone (ZTA, ZTPA); et/ou
 - AlN ; et/ou
- 10 - carbure de silicium infiltré au silicium SiSiC, avec 8-20% en poids de silicium.
- le matériau de chaque masselotte comporte du :
 - MgO-ZrO₂ ; et/ou
 - du nitrure d'aluminium par frittage à chaud HIP-AlN; et/ou
- 15 - du nitrure d'aluminium par frittage sous pression GPS-AlN; et/ou-
- de l'alumine renforcée par de la zircone (ZTA, ZTPA); et/ou
 - une phase Magnéli (Ti_nO_{2n-1}, 4 ≤ n ≤ 10 avec n entier, ou des mélanges du type 40%Ti₄O₇/60%Ti₅O₉) ;
- le matériau de chaque masselotte et de chaque rotor est revêtu en
- 20 projection thermique par un matériau qui comporte du/des :
- phases Magnéli (Ti_nO_{2n-1}, 4 ≤ n ≤ 10 avec n entier, ou des mélanges du type 40%Ti₄O₇/60%Ti₅O₉) ; et/ou
 - WC-17%Co ; et/ou
 - (Ti,Mo)(C,N) ou (Ti,W)(C,N) + un liant Ni/Mo ; et/ou
- 25 ->75Cr₃C₂/₂<25NiCr ; et/ou
- 4-6Al₂O₃/6-4TiO₂ ; et/ou
- le matériau de chaque masselotte et de chaque rotor comporte du/des :
 - Fontes grises globulaires et/ou des fontes grises lamellaires et/ou avec une trempe bainitique et/ou alliées par Cr, Mo, Al, V, Ti ; et/ou
- 30 - Aciers (Z6CND16-05-01) ; et/ou
- Aciers X5CrNiCu15-5 ; et/ou

- Alliages AlSi + SiC/Al₂O₃ ; et/ou
- Alliages AlSi + dispersoïdes Al₄C₃/Al₂O₃/TiB₂ ; et/ou
- Alliages Al-Fe-V ; et/ou
- Aluminiums série 6xxx en T6 et supérieure et série 7xxx ; et/ou
- 5 - du carbure de silicium infiltré au silicium SiSiC ; et/ou
- Alliages de titanium, UNS R5xxxx, tels que TiAl6V4.
- les couches dures déposées par projection thermique doivent être usinées vers des rugosités finales de R_a (rugosité arithmétique) inférieures à 0,04 µm, l'épaisseur des couches usinées étant supérieures à 50 µm ; et
- 10 - les valeurs des rugosités R_{pk} et R_{vk} de la norme DIN EN ISO 13565-2:1998 sont inférieures à 0,030 µm et 0,070 µm respectivement.

PRESENTATION DES FIGURES.

- D'autres caractéristiques, buts et avantages de l'invention ressortiront de la description qui suit qui est purement illustrative et non limitative et qui
- 15 doit être lue en regard des figures annexées sur lesquelles
- la figure 1, déjà commentée, représente schématiquement une vue en élévation d'un moteur haute puissance ;
 - la figure 2, déjà commentée, représente schématiquement une vue de profil d'un moteur haute puissance ;
 - 20 - la figure 3, déjà commentée, représente schématiquement une vue en coupe d'un pétale d'un moteur à vibrations ; et
 - la figure 4, déjà commentée, représente schématiquement le système masses ressorts constitué par le pétale de la figure 3.

DESCRIPTION DETAILLEE DE L'INVENTION.

CREATION ET ABSORPTION DE LA CHALEUR.

La création de chaleur est très importante dans un moteur haute puissance, à cause du frottement à sec entre ses éléments constitutifs. Par exemple, un moteur haute puissance d'une puissance mécanique de 5 kW produit une perte frictionnelle d'environ 4,5 kW. Puisque le moteur n'est pas lubrifié, toutes les pertes frictionnelles sont transformées en chaleur. La chaleur produite doit être emmagasinée par les matériaux en contact.

De plus, les moteurs possèdent généralement une limitation de leur rapport puissance sur masse. Ce rapport est généralement égal à 1kW par kg. Ainsi, le moteur ne possède pas beaucoup de masse pour pouvoir absorber la chaleur frictionnelle produite.

REPARTITION DE LA CHALEUR.

L'invention vise à améliorer la répartition de la chaleur entre les différents éléments du moteur haute puissance.

On rappelle que la diffusivité thermique κ [en mm^2/s] est la grandeur déterminante dans cette répartition.

La chaleur générée pendant l'actionnement du moteur se partage entre les surfaces du triboélément « masselotte-rotor ».

On rappelle que le volume du rotor est fixe par conception. Par contre, seule la masse de la masselotte est fixée par conception, par exemple à 10 grammes chacune pour une puissance de 5 kW en sortie du moteur.

Ainsi, une chaleur de 220.000 Joules est par exemple générée avec une perte frictionnelle de 4,5 kW pendant un temps d'actionnement inférieur à 50 secondes. On peut également obtenir une valeur de la chaleur identique pour une séquence de plusieurs actionnements de quelques secondes.

La répartition de chaleur entre les différentes surfaces du triboélément dépend d'abord du rapport des deux surfaces en contact.

Le rapport des surfaces frottantes entre par exemple une structure comportant 32 masselottes (17176 mm²) et par exemple les deux cotés de deux rotors (50990 mm²) d'un moteur haute puissance est environ 1:2,96.

Pour calculer la répartition du flux de chaleur q de frottement générée dans le tribocontact des deux corps glissants, on peut appliquer la formule (1) suivante, parce que les deux surfaces ne diffèrent pas trop l'une par rapport à l'autre :

$$\frac{q_{\text{masselotte}}}{q_{\text{rotors}}} = \frac{\sqrt{\rho_1 \lambda_1 C_{p1}}}{\sqrt{\rho_2 \lambda_2 C_{p2}}} \quad (1)$$

où ρ représente la densité du matériau considéré, λ la conductivité thermique et C_p la capacité thermique massique.

Cette formule (1) est valable pour deux triboéléments ayant sensiblement la même surface en contact et ayant les flux de chaleur q tels que

$$q_{\text{rotor}} + q_{\text{masselotte}} = 1.$$

La formule (1) montre que la répartition de la chaleur dépend en priorité des propriétés calorifiques des matériaux, tels que la conductivité, la capacité thermique massique et la densité volumique des matériaux de frottement. On rappelle de plus que ces propriétés dépendent de la température.

DISSIPATION DE LA CHALEUR.

Après que les pertes frictionnelles ont été réparties entre les éléments du moteur haute puissance, leurs dissipations deviennent importantes.

Par exemple, pour dissiper 220 000 Joules entre les rotors et les masselottes d'un moteur, on peut choisir pour l'ensemble des masselottes des aciers inoxydables tels que

- X5CrNiCu15-5 ;
- X5CrNiCuNb 17-4-4 ; DIN EN 1.4521/1.4548 ; ou DIN EN 1.4542 ;
- X5 CrNiCuNb 16-4,
- Z7 CNU 15-05 ou Z7 CNU 17-04,



qui donnent une capacité calorifique de 20.640 Joules de l'ensemble des masselottes en acier.

On rappelle qu'une grande quantité de chaleur est créée à l'interface entre la masselotte et le disque.

5 Chaque masselotte est proche de matériaux actifs, et/ou d'une colle par exemple, sensibles à la chaleur. Par exemple la colle sera du type polyimide dont la température de transition vitreuse est de l'ordre de 150°C. Ainsi, pour la masselotte, on souhaite un matériau qui possède à la fois une faible conductivité thermique et une grande chaleur massique.

10 La faible conductivité thermique permet d'attirer vers la masselotte un minimum de la chaleur produite à l'interface.

La grande chaleur massique permet d'emmagasinier un maximum de chaleur qui aurait quand même été transmise à la masselotte.

15 Par contre, le disque n'est pas relié à des éléments sensibles à la chaleur. Par conséquent, pour le disque, on souhaite un matériau qui possède à la fois une grande conductivité thermique et une grande chaleur massique.

La grande conductivité thermique permet d'attirer vers le disque un maximum de la chaleur produite à l'interface.

20 La grande chaleur massique permet d'emmagasinier au maximum cette chaleur transmise au disque.

Si les matériaux des masselottes possèdent les propriétés susmentionnées, alors il est possible de limiter leur température à celle que l'on s'est fixée, à savoir 150°C.

25 Dans l'exemple que nous considérons, la chaleur à répartir et à dissiper est égale à 220 kJ. Le tableau 1 de la page suivante montre les capacités calorifiques des matériaux.

Pour que la température des masselottes reste inférieure à 150°C, il faut que le rapport chaleur totale sur chaleur emmagasinée par les 32 masselottes soit supérieur à 1 : 10. C'est le cas de l'acier Z6CND16-05-01.

30

On remarque que le rapport pour le carbure de silicium infiltré au silicium SiSiC ou Silicon Infiltrated Silicon Carbide selon la terminologie anglo-saxonne utilisée par l'homme du métier, est de l'ordre de 1:4. Cependant, la conductivité de ce matériau est trop importante pour qu'il soit
5 utilisé pour les masselottes.

Il est de préférence utilisé pour le rotor, avec un revêtement triboactif.

Le tableau 1 résume l'ensemble des matériaux possibles pour les masselottes, ainsi que leurs propriétés calorifiques.

Matériaux pour masselotte	Accumulation calorique pour 10 grammes et $\Delta T = 150K$ [J]	Accumulation calorique pour l'ensemble des 32 masselottes [J]
WC-6Ni	375	12.000
Z6CND16-05-01	645	20.640
(Ti,Mo)(C,N) (TM10)	750	24.000
Fonte grise globulaire	930	29.760
MgO-ZrO ₂	1.020	32.640
Ti _n O _{2n-1} avec n entier	1.200	38.400
Si ₃ N ₄	1.200	38.400
Aluminium	1.320	42.240
Zirconia Toughened Alumina (ZTA)	1.330	42.560
AlSi + SiC/Al ₂ O ₃	1.350	43.200
SiSiC	1.650	52.800

Tableau 1

10 On note dans ce tableau la présence de l'alumine renforcée par de la zircone ou alumine-zircone ou ZTA (Zirconia Toughened Alumina) selon la terminologie anglo-saxonne utilisée par l'homme du métier.



On peut alors choisir le matériau du rotor. Cependant, ce matériau doit être choisi pour qu'il ait des capacités calorifiques complémentaires de celles des masselottes.

- 5 La chaleur accumulée, soit entre 20.640 Joules et 52.800 Joules (visibles dans le tableau I) de l'ensemble des masselottes ne doit pas être surpassée par un manque de capacité calorifique du rotor. La chaleur dissipée dans l'ensemble des masselottes ne doit pas excéder leurs capacité calorifique, de sorte que l'équation (2) soit remplie.

$$Q_{masselottes} \geq Q_{frictionnel} \left(\frac{q_{masselottes}}{q_{disques} + q_{masselottes}} \right) \quad (2)$$

- 10 où $Q_{frictionnel}$ est la chaleur générée par frottement et $Q_{masselottes}$ est la capacité calorifique de l'ensemble des masselottes.

Le tableau 2 ci-après donne des exemples de matériaux possibles pour le ou les rotors, et présente leurs propriétés physico-chimiques.

Tableau 2

Matériaux	Densité [g/cm ³]	Conductivité thermique [W/mK]	Capacité calorifique [kJ/kg] (kJ/dm ³)	Capacité calorifique rotors [kJ]	Opération maximale [°C]	Capacité thermique massique [J/g/K]
C _{fibre} -C _{matrice}	1,8	8-20	124 (220)	56,2	1400	0,62 (1,8 à 1400°C)
TiAl6V4	4,6	6,7	105 (483)	120,1	1000	0,523
Aluminium 6xxx	2,7	189	178 (480)	121,0	300	0,89
AlN	3,3	>170	160 (521)	133,0	1450	0,8
AlSi + SiC/Al ₂ O ₃	2,9	120-140 (Al ₂ O ₃) ~180 (SiC)	180 (520)	131,3	400	0,9
Si ₃ N ₄	3,2	→ >100	160 (528)	128,9	1300	0,8
(Ti,Mo)(C,N)	6,5	60	92 (560)	150,1	>1000	0,46 (0,56 à 200°C)
Z6CND16- 05-01	7,7	15	86 (650)	166,3	600	0,43
SiSiC	3,1	>120	220 (680)	171,4	1400	1,1 (1,4 à 1000°C)
WC-6Ni	14,9	80	50 (745)	187,4	1000	0,25 (0,35 à 200°C)
Fontes grises	7,2	50 (FGL) 38 (FGS)	100 (810) 124 (970)	188,6 (223,9)	700	0,52 (FGL) 0,62 (FGS)
MgO-ZrO ₂	5,7	2	136 (775)	196,4	1000	0,6-0,7
Ti _n O _{2n-1}	5,2	~5	160 (920)	221,1	700 (1400)	0,8



Tous les matériaux et les valeurs des capacités calorifiques présentés dans le Tableau 2 le sont pour des rotors de diamètre de 179 mm x 5 mm et pour $\Delta T = 200$ K.

On notera que l'abréviation FGL fait référence à des fontes grises lamellaires, tandis que l'abréviation FGS fait référence à des fontes grises sphéroïdales.

Pour le rotor, la situation est inverse de celle de la masselotte. Chaque masselotte a une masse définie (10 grammes avec $\pm 10\%$ par exemple). Par contre, seul le volume du rotor est défini par conception.

Il a des dimensions telles que son diamètre est par exemple 179 mm et son épaisseur est 5 mm. Il a donc un volume de 125.8 cm³ environ. Son épaisseur peut cependant varier entre 4 et 7 mm environ.

La connaissance de la variation de la température ΔT permet d'obtenir la valeur absolue de la quantité de chaleur absorbée [kJ/dm³] par un matériau.

Le tableau 2 donne une étendue de 220 à 970 kJ/dm³.

Cette quantité ou capacité d'accumulation de chaleur doit être considérée comme une valeur volumétrique, parce que la place disponible pour un rotor est indépendante du matériau, et que les densités varient très fort d'un matériau à l'autre.

MICROCONTACT « COLLAGE » (OU « STICK ») ET « GLISSEMENT » (OU « SLIP »).

Le contact du tribosystème du moteur haute puissance effectue un mouvement rotatif elliptique, avec une évolution de pression et de vitesse de glissement.

Le mouvement se décompose en deux phases.

Une phase « aller », avec glissement et pseudo-collage. Durant cette phase, la pression atteint son maximum (12 MPa pour un COF de 0,2) à une vitesse relativement faible (0.5 m/s maximum, puis une tendance vers 0). Cette phase correspond à une transmission de puissance ou de couple.

Une autre phase « retour » où la vitesse de glissement atteint son maximum (environ 2.5 m/s) dans le sens opposé au précédent ou contre la direction de rotation du rotor. Durant cette phase, la pression descend aux alentours de 2 MPa. La durée totale d'un cycle est de 50 μ s.

5

Quantité	Aller			Retour		
	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Phase 5	Phase 6
P_{moyenne} [MPa]	9	11	8	5	2	2
Vitesse glissement moyenne [m/s]	0,37	0,012	0,064	-0,0065	-1	-1,66
Déplacement relatif [μ m]	3,92	0,106	0,422	0,001	10,8	19,3
Mode du mouvement	Gliss.	Collage	Collage	Collage	Gliss.	Gliss.
Durée de la phase [μ s]	10,6	8,8	6,6	1,6	10,8	11,6
Distance de glissement pendant. Aller et Retour d'une onde [μ m]	4,45			30,1		
Vitesse de glissement moyenne [m/s]	0,17			-1,25		
Perte calorifique pour COF=0,30 [W/mm ²]	0,11	0,039	0,15	<0,01	0,6	<1,2

Tableau 3.



Le tableau 3 montre un découpage d'un cycle à 20 kHz de 50 μ s en plusieurs périodes de fonctionnement que l'on appelle « phases ». Ce découpage a été effectué pour un moteur d'une puissance mécanique de 5 kW.

- 5 Le découpage d'un cycle selon le tableau 3 montre deux modes de contact pour le déplacement des micro-aspérités à la surface des matériaux.

Premièrement, le contact peut s'effectuer selon une déflexion élastique des aspérités, dénommée ici « collage » (ou « stick » selon la terminologie anglo-saxonne généralement utilisée par l'homme du métier).

Deuxièmement, le contact peut s'effectuer selon un glissement total (ou « sliding » ou « slip » selon la terminologie anglo-saxonne généralement utilisée par l'homme du métier).

Pour des déplacements inférieurs à 0,42 μ m, les micro-aspérités collent et ne glissent pas. Elles sont résistantes à la fatigue, puisqu'elles sont sollicitées élastiquement. Dans ce cas de réponse élastique des micro-aspérités sans glissement, ou dans le mode de collage, l'énergie frictionnelle dissipée est nulle. Les quelques pertes se situent au niveau des petites pertes anélastiques de déformation des micro-aspérités.

20 Le retour de la masselotte pendant la deuxième phase du cycle s'effectue avec des densités calorifiques de l'ordre de 1 W/mm², tout en restant inférieures à cette valeur, sous des vitesses de glissement de l'ordre de 1,7 m/s, tout en restant inférieures à cette valeur.

Dans ces conditions, le choix des matériaux est limité aux polymères résistants aux hautes températures, à certains aciers, aux matériaux cémentés et aux céramiques, les mêmes propriétés pouvant être requises pour les revêtements. Il faut que le matériau ou les revêtements présentent des taux d'usure faibles pour de telles sollicitations.

Pour bien solliciter les micro-aspérités élastiquement, et ce sans rupture du contact, ce comportement étant typique des états de surfaces « polies », le rayon de courbure des micro-aspérités doit être « grand ». Un tel rayon de courbure est obtenu par usinage.

Sous des grandes vitesses de glissement (de l'ordre de 1,66 m/s), le tribosystème va « s'autoroder ». Il présentera un état de surface avec une rugosité d'opération particulière. Les rayons de courbure des aspérités ont des valeurs déterminées par la vitesse. Ainsi, l'usinage permet d'obtenir
 5 une topographie prédéterminée par des essais sur moteurs.

Les développements qui précèdent s'appliquent donc au mode de contact collage combiné avec une vitesse de glissement de l'ordre d'environ 1,25 m/s.

La détermination des valeurs de topographie des surfaces frottantes
 10 après les essais dans un moteur réel représente la seule méthode pour réduire le taux d'usure initial. Ainsi, si les aspérités sont sollicitées élastiquement, la topographie reste invariante dans le temps.

CAS PARTICULIER DE MOTEUR HAUTE PUISSANCE.

Les développements qui suivent s'appliquent avantagement à des
 15 cas de moteurs hautes puissances produisant des quantités de chaleur de 220.000 Joules pendant un actionnement d'un moteur haute puissance de 5 kW.

On résume dans les développements qui suivent l'ensemble des caractéristiques que doivent présenter les matériaux de friction.

20 PROPRIETES TRIBOLOGIQUES.

Les matériaux ou les revêtements doivent présenter un coefficient de frottement statique et dynamique entre 0,2 et 0,8, notamment ils peuvent avoir une valeur de préférence entre 0,5 et 0,8.

De plus, ils doivent présenter des taux d'usure k_v supérieurs à $1 \cdot 10^{-8}$
 25 mm^3/Nm pour une quantité de chaleur Q égale à 220.000 Joules avec 2.000 heures de vie accumulée.

Ainsi ces valeurs sont :

- invariantes avec l'humidité relative ;
- invariantes à la température, et ce jusqu'à 200°C ; et
- 30 - invariantes à des pressions de contact nominale P inférieures à 12 MPa.

Les valeurs de COF et de taux d'usure ne doivent jamais être inférieures aux valeurs minimales en fonction de la température, de la pression et de l'humidité relative.



De plus, les couples ne doivent pas présenter de mécanismes d'usures d'adhésion.

En outre, les COF statiques sont supérieurs aux COF dynamiques.

PROPRIETES MECANIQUES.

- 5 Les matériaux ou les revêtements doivent présenter une résistance à la fatigue, et ce jusqu'à $1,4 \cdot 10^{11}$ cycles pour 2.000 heures accumulées.

Les matériaux ou les revêtements doivent présenter une résistance au cisaillement à l'interface des revêtements qui a une valeur supérieure à 12 MPa.

- 10 Malheureusement, des résultats d'essais contre la fatigue au-dessus de 10^9 alternances et à 20 kHz sont rares ou inexistantes.

PROPRIETES CALORIFIQUES.

Les premiers points traités ci-après caractérisent le fait que l'on souhaite limiter la température de la masselotte ou du rotor.

- 15 Cas de la masselotte (masse constante)

Elle doit présenter une capacité thermique massique C_p^{22C} supérieure à 0,35 [J/g/K] et de préférence supérieure ou égale à 0.5 [J/g/K].

- Alternativement, de préférence, pour une augmentation de la température de $\Delta T = 150K$, elle doit présenter une capacité thermique massique C_p^{22C} supérieure à 52,5 [J/g]. Ces valeurs sont dérivées du
- 20 tableau 1.

Il est à noter que dans un futur relativement proche, une évolution des matériaux actifs, notamment piézo-électriques permettra sans doute des températures de Curie plus élevées.

- 25 Cas du rotor (volume constant)

Si le rotor est conçu pour pouvoir accumuler le maximum de chaleur, alors il doit présenter une capacité calorifique supérieure à 2 [J/cm³/K] soit 400 [J/cm³] pour $\Delta T = 200K$. De préférence, elle sera supérieure ou égale à 2.5 [J/cm³/K], soit 500 [J/cm³] pour $\Delta T = 200K$.

- 30 Les conditions précédentes sur les masselottes et les rotors sont alternatives. Elles peuvent également préférentiellement être cumulatives,

les masselottes, les rotors vérifiant alors une des conditions précédentes respectivement.

- Si par contre le rotor est conçu pour minimiser son poids, alors le rapport capacité calorifique/poids du rotor doit être supérieur à 70 [J/g] pour
- 5 une augmentation de température de $\Delta T = 200$ K.

Le point suivant caractérise le fait que l'on souhaite une capacité d'accumulation de la chaleur maximale par la masselotte.

Rapport des diffusivités.

- La chaleur frictionnelle dissipée dans l'ensemble des masselottes ne
- 10 doit pas excéder la capacité calorifique des masselottes $Q_{\text{masselottes}}$ pour $\Delta T = 150$ K en respectant l'équation (2).

Le dernier point caractérise le fait que l'on souhaite minimiser la température de la masselotte.

Rapport de répartition des flux de chaleur.

- La température de la masselotte est minimisée par une maximisation
- 15 du rapport de la répartition du flux de chaleur vers le rotor, cette répartition étant conforme à l'équation (1).

RESISTANCE A LA CORROSION.

- Tous les matériaux et couches de revêtements doivent être résistants
- 20 à long terme, ou insensibles à la corrosion et à l'humidité. Ils peuvent de plus présenter des propriétés de passivation.

Puisque le moteur est étanche, l'eau, ainsi que les liquides de dégivrage ou antigel routiers comme le chlorure de calcium, le chlorure de sodium, les monoglycols et l'urée ne sont pas considérés.

25 EXEMPLE DE MODE DE REALISATION PARTICULIER.

Les matériaux de friction possibles font partie des céramiques, des matériaux cimentés sous formes monolithiques ou des revêtements déposés sur des supports en aciers, en fontes grises, en alliages d'aluminium et de titane.

- 30 Les propriétés tribologiques et la résistance à la corrosion du spectre de matériaux présentés révèlent que les matériaux céramiques et

cémentés, ou les revêtements composés de ces matériaux, satisfont aux exigences d'un moteur haute puissance.

Par contre, avec l'augmentation des pertes calorifiques à dissiper pendant un actionnement maximal de 220 kJ, ainsi qu'avec une vie accumulée d'environ 2.000 heures, le comportement fonctionnel dépend en premier lieu des propriétés thermo-physiques.

Ainsi, les propriétés importantes sont notamment la capacité à emmagasiner les pertes calorifiques, ainsi que la répartition du flux de chaleur entre masselottes et rotors, et cela en fonction des diffusivités des matériaux frictionnels.

Dans ce cas, certains matériaux ne peuvent pas être utilisés pour la masselotte, parce qu'ils guideront le flux de chaleur vers la masselotte.

Les aspects de sécurité mécanique sont importants du côté du rotor. Les valeurs de la résistance à la rupture, surtout celles à chaud, des matériaux cémentés et alliages en titane plaident en faveur de ces matériaux.

La répartition des surfaces frottantes entre les masselottes et les rotors est d'environ 1 : 2,96. Par conséquent, on peut envisager de d'utiliser les mêmes matériaux et revêtements pour les rotors (deuxième corps) et les masselottes (premier corps).

Les couches (dures) déposées par projection thermique doivent être usinées vers des rugosités finales de R_a (rugosité arithmétique) inférieures à 0,04 μm . Cette rugosité permet d'éliminer une action abrasive et de minimiser l'auto-rodage (ou « running-in » selon la terminologie anglo-saxonne généralement utilisée). De préférence, puisque les revêtements présentent une porosité comprise entre 1 % en volume et 4 % en volume, les valeurs des rugosités R_{pk} et R_{vk} (définies selon la norme DIN EN ISO 13565-2:1998) doivent être inférieures à 0,030 μm et 0,070 μm respectivement. L'épaisseurs des couches usinées (épaisseur fonctionnel) déposées par projection thermique est supérieure à 50 μm , et de préférence supérieure à 200 μm .

Tableau 4

Matériaux pour masselottes et rotors		
Supports/Substrats		Revêtements en projection thermique
(Ti,Mo)(C,N) + 8-20 % NiMo (nuances TM 8,10,20)		Non revêtu
WC-6Ni		Non revêtu
MgO-ZrO ₂ (masselotte)		Non revêtu
HIP-AIN ou GPS- AIN (masselotte)		Non revêtu
Fontes grises globulaire	Et trempe bainitique et/ou alliées par Cr, Mo, Al, V, Ti	-Phases Magnéli (Ti _n O _{2n-1} , 4≤n≤10, avec n entier ou mélanges tels que 40%Ti ₄ O ₇ /60%Ti ₅ O ₉)
Fontes grises lamellaire		
Aciers (Z6CND16-05-01)		-WC-17%Co
Aciers X5CrNiCu15-5		-(Ti,Mo)(C,N) ou (Ti,W)(C,N) + Ni/Mo
Alliages AlSi + SiC/Al ₂ O ₃		->75Cr ₃ C ₂ / <lt;25nicr< td=""></lt;25nicr<>
Alliages AlSi+dispersoïdes Al ₄ C ₃ /Al ₂ O ₃ /TiB ₂		-4-6Al ₂ O ₃ /6-4TiO ₂
Alliages Al-Fe-V		
Aluminiums série 6xxx en T6 et supérieure et série 7xxx		
Alliages de titanium, UNS R5xxxx, tels que TiAl6V4.		

Le tableau 4 présente les matériaux qui conviennent pour des applications aux moteurs hautes puissances.

Dans le tableau qui précède, on remarque la présence du matériau
5 nitrure d'aluminium par frittage à chaud ou HIP (Hot Isostatic Pressed) - AIN

ou nitrure d'aluminium par frittage sous pression GPS (Gas Pressure Sintered)-AlN.

Les fontes grises de la présente invention sont hypoeutectiques entre 2,06% et <4,3% en poids de carbone, qui contiennent jusqu'à 2.5% en poids de silicium pour décomposer le Fe_3C .

Les fontes alliées peuvent contenir jusqu'à 0-5% de Chrome, et/ou 0-6% de Vanadium, et/ou 0-5% de Manganèse, et/ou 0-4% de Molybdène, et/ou 0-2% de Titane et/ou 0-5% d'Aluminium, ainsi que et/ou 0-5% de Phosphore.

Les alliages de la série 7xxx contiennent comme élément d'alliage principal entre 6% et 14% en poids de Zinc et sont traités thermiquement dans le niveau de dégradation « T6 », voire supérieur.

Les alliages en AlSi contiennent jusqu'à 30% en volume de dispersoïdes, trichites ou fibres en SiC , Al_2O_3 , Al_4C_3 , TiB_2 ou B_4C et des mélanges de ceux-ci.

Les alliages Al-Fe-V contiennent comme éléments d'alliages principaux jusqu'à 15 % en poids de fer et jusqu'à 10% en poids de V.

L'alumine renforcée par de la zircone ou ZTA (Zirconia Toughened Alumina) et l'alumine renforcée par de la zircone et des lamelles ou ZPTA (Zirconia and Platelet Toughened Alumina) selon les terminologies anglo-saxonnes généralement utilisées par l'homme de métier sont des céramiques à matrices en alumine.

Cas du ZTA.

Dans une matrice en alumine, on peut réaliser d'une manière économique l'incorporation de 15 % en volume de zircone stabilisé par Y_2O_3 ou CeO_2 . Le diamètre maximal possible de la zircone est inférieur à 0,7 μm . Les matériaux en « Zirconia Toughened Alumina » (ZTA) contiennent typiquement 11 vol.-% $\text{Y}_2\text{O}_3\text{-ZrO}_2$ dans 89 vol.-% Al_2O_3 .

Cas du ZPTA.

Avec l'addition de SrO (de préférence 0,8 % en poids) dans le système $\text{Al}_2\text{O}_3\text{-ZrO}_2(\text{Y}_2\text{O}_3)$ on peut réaliser des précipitations de $\text{SrAl}_{12}\text{O}_{19}$.

Ces trichites ont une longueur d'environ 3 μm avec une épaisseur d'environ 0,3 μm . L'addition des trichites augmente la ténacité K_{IC} jusqu'à 16 $\text{MPa}\sqrt{\text{m}}$.

Pour maîtriser la perte en dureté causée par l'addition du SrO , l'oxyde de chrome Cr_2O_3 forme une phase $\text{SrAl}_{12-x}\text{Cr}_x\text{O}_{19}$ en se diluant dans le cristal de l'alumine. Déjà une quantité de 0,3 % en poids de Cr_2O_3 donne une augmentation de la dureté considérable.

L'oxyde de titane présentant un défaut stœchiométrique d'oxygène (lacunes planaires). Il se présente sous plusieurs formes.

$\text{Ti}_n\text{O}_{2n-1}$, avec $4 \leq n \leq 10$, n entier

10 ainsi que

$\text{Ti}_n\text{O}_{2n-1}$, avec n entier $16 \leq n \leq 50$.

Ces deux matériaux s'appliquent de préférence comme revêtement par projection thermique ou sont collés sur la masselotte monolithique.

CAS DE DUREE DE FONCTIONNEMENT LONGUE.

15 Les cas de durée de fonctionnement longue font référence à des durées de vie accumulée de 2000 heures avec des chaleurs de 220.000 Joules.

Dans ces cas, le nombre de matériaux et revêtements utilisables est réduit, notamment à cause des sollicitations calorifiques élevées.

20 Par exemple, le carbone-carbone (CfC), les alliages en titane et le WC-6Ni possèdent une capacité d'accumulation calorifique insuffisante pour emmagasiner les pertes frictionnelles (voir tableaux 1, 2 et 7).

Le tableau 5 montre des exemples de matériaux utilisables dans le tribosystème avec des chaleurs de 220.000 Joules et une durée de vie de

25 2.000 heures.

Matériaux pour rotors		
Supports/Substrats pour rotors		Revêtements en projection thermique
(Ti,Mo)(C,N) + 8-20 % Ni/Mo (nuances TM 8,10,20)		Non-revêtu
Fontes grises globulaire	Et trempe bainitique et/ou alliées par Cr, Mo, Al, V, Ti, P, Mn	-Phases Magnéli (Ti _n O _{2n-1} , 4≤n≤10, avec n entier, ou mélanges tels que 40%Ti ₄ O ₇ /60%Ti ₅ O ₉) -WC-17%Co -(Ti,Mo)(C,N) ou (Ti,W)(C,N) + Ni/Mo ->75Cr ₃ C ₂ / $<25NiCr$ -4-6Al ₂ O ₃ /4-6TiO ₂
Fontes grises lamellaire		
Aciers (Z6CND16-05-01)		
Aciers X5CrNiCu15-5		
Alliages AlSi + SiC/Al ₂ O ₃		
Alliages AlSi + dispersoïdes : Al ₄ C ₃ /Al ₂ O ₃ /TiB ₂		
Alliages Al-Fe-V		
Aluminiums série 6xxx en T6 et supérieure et série 7xxx		

Tableau 5.

Les revêtements déposés sur la masselotte en projection thermique tels que

- 5 WC-17%Co, (Ti,Mo)(C,N) ou (Ti,W)(C,N) + Ni/Mo et >75Cr₃C₂/ $<25NiCr$

ont une très bonne résistance à l'usure et présentent une conductivité thermique élevée. La conductivité thermique élevée augmentera ou guidera le flux de chaleur frictionnelle vers les masselottes. Ceci représente un

risque pour la masselotte et les céramiques actives, notamment piézo-électriques. Ainsi, ces matériaux s'appliqueront de préférence sur les rotors.

CAS D'ALLEGEMENT.

Par exemple, pour une conception prévoyant deux rotors en acier
5 Z6CND16-05-01, on rappelle que ces deux rotors ont une masse d'environ 1,94 kg.

Les possibilités d'allègement sont les suivantes.

On peut premièrement effectuer une réduction du poids absolu.

La réduction du poids absolu des rotors peu être réalisée dans le cas
10 d'un niveau de chaleur généré bas. Dans cette stratégie seront favorisés les alliages en aluminium avec revêtement, qui réduisent le poids des rotors vers 680 à 730 grammes.

On peut également chercher à effectuer une maximisation de la capacité d'accumulation de chaleur. Cette dernière possibilité est résumée
15 dans le tableau 7.

La maximisation de la capacité massique d'accumulation de chaleur du rotor favorise les fontes grise revêtues, l'acier Z6CND16-05-01 revêtu, le SiSiC revêtu, les nuances TM 8,10,20 non revêtues et les nuances WC-6Ni en grains gros, fins ou ultra fins non revêtues.

20 Si l'optimisation du poids reste quand même un sujet important dans le cas d'un fort niveau de chaleur générée, l'emploi des fontes grises (alliées et/ou trempes bainitiques) revêtues, les nuances TMxx non revêtues et l'acier Z6CND16-05-01 reste acceptable.

Le tableau 6 représente les matériaux utilisables pour des applications
25 frictionnelles dans le tribosystème masselotte/rotor pour une énergie dissipée par le moteur dans un actionnement avec 220.000 Joules et une durée de vie de 2.000 heures.

Matériaux pour masselottes		
Supports/Substrats pour masselottes		Revêtements en projection thermique
Zirconia toughened Alumina (ZTA, ZPTA)		Non revêtu
(Ti _n O _{2n-1} , 4≤n≤10, avec n entier, ou mélanges du type 40%Ti ₄ O ₇ /60%Ti ₅ O ₉)		Non revêtu
AlN par frittage à chaud (HIP-AlN)		Non revêtu
AlN par frittage sous pression GPS-AlN		Non revêtu
SiSiC (pour certaines applications faible chaleur)		Non revêtu
MgO-ZrO ₂		Non revêtu
(Ti,Mo)(C,N) + 8-20 % Ni/Mo (nuances TM 8,10,20)		Non revêtu
Aciers X5CrNiCu15-5		-Phases Magnéli (Ti _n O _{2n-1} , 4≤n≤10,
Fontes grises globulaires	Et trempe bainitique et/ou alliées par Cr, Mo, Al, V, Ti, P, Mn	ou mélanges tels que 40%Ti ₄ O ₇ /60%Ti ₅ O ₉)
Fontes grises lamellaires		-4-6Al ₂ O ₃ /6-4TiO ₂ [-WC-17%Co
Aciers (Z6CND16-05-01)		-(Ti,Mo)(C,N) ou (Ti,W)(C,N) + Ni/Mo
SiSiC		->75Cr ₃ C ₂ / <25NiCr]

Tableau 6.

Dans le tableau 6, les matériaux au-dessus de la ligne épaisse sont des matériaux monolithiques.

Les matériaux en dessous sont des matériaux nécessitant un revêtement.

Des rotors en MgO- ou $Y_2O_3-ZrO_2$ et les Ti_nO_{2n-1} avec n entier (qui ont une conductivité thermique inférieure à 4W/mK) vont surtout guider le flux
5 de chaleur vers chaque rotor.

La résistance à la rupture des Ti_nO_{2n-1} est trop faible pour qu'ils soient appliqués aux rotors.

Les nuances des SiSiC avec 8-18% Si en poids et revêtues représenteront un matériaux optimal pour le rotor, et pour la masselotte
10 lorsqu'elles sont revêtues par un revêtement à conductivité thermique faible.

Pour certaines applications faible chaleur, le SiSiC peut être utilisé pour les rotors et/ou les masselottes sans revêtement.

On a représenté dans le tableau 7 une comparaison des capacités calorifiques et le poids des matériaux monolithiques pour rotors de 125,8 cm³ (diamètre égal à 179 mm x 5 mm) et pour $\Delta T=200$ K

Matériaux	Poids des 2 rotors [kg]	Capacité calorifique des 2 rotors [kJ]	Rapport Calorifique/ Poids [kJ/kg]
$C_{\text{fibre}}-C_{\text{matrice}}$	0,452	56,2	124
TiAl6V4	1,156	120,1	103
Aluminium 6xxx	0,679	121,0	178
AlN	0,830	133,0	160
AlSi + SiC/Al ₂ O ₃	0,729	131,3	179
Si ₃ N ₄	0,805	128,9	160
(Ti,Mo)(C,N)	1,635	150,1	92
Z6CND16-05-01	1,937	166,3	86
SiSiC	0,779	171,4	219
WC-6Ni	3,748	187,4	50
Fontes grises FGL	1,811	188,6	103
MgO-ZrO ₂	1,434	196,4	137
Fontes grises FGS	1,811	223,9	124
Ti _n O _{2n-1}	1,313	221,1	168

Tableau 7.

- 5 Il est à noter cependant que le WC-6Ni est trop lourd pour constituer le matériau du rotor qui doit être relativement léger dans le cas d'un moteur haute puissance.

REVENDEICATIONS.

1. Système, notamment adapté pour les moteurs hautes puissances, comportant au moins un rotor (1a ; 1b) et des moyens (4a, 4b ; 5a, 5b) comportant des éléments actifs (7, 8) aptes à mettre en rotation le/les rotor(s) (1a ; 1b) par leur déformation synchronisée, lesdits moyens de mise en rotation du/des rotor(s) comportant au moins un pétale (6) comportant une masselotte (11), caractérisé en ce que le matériau de chaque masselotte (11) est tel qu'elle présente une capacité thermique massique ($C_p^{22^\circ C}$) supérieure à 0,35 [J/g/K], et/ou le matériau de chaque rotor (1a ; 1b) est tel qu'il présente une capacité calorifique supérieure à 2 [J/cm³/K].

2. Système selon la revendication 1, caractérisé en ce que chaque masselotte (11) présente une capacité thermique massique supérieure à 0.5 [J/g/K].

3. Système selon l'une des revendications 1 ou 2, caractérisé en ce que la capacité calorifique de chaque rotor (1a ; 1b) est supérieure à 2.5 [J/cm³/K].

4. Système selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que le matériau de chaque masselotte (11) et de chaque rotor (1a ; 1b), ce matériau étant non revêtu, comporte du :

- (Ti,Mo)(C,N) + 8-20 % liant Ni/Mo (nuances TM 8,10,20) ; et/ou
- WC-6Ni ; et/ou
- de l'alumine renforcée par de la zircone (ZTA, ZTPA); et/ou
- AlN ; et/ou
- carbure de silicium infiltré au silicium SiSiC, avec 8-20% en poids de silicium.

5. Système selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé en ce que le matériau de chaque masselotte (11) comporte du :

- MgO-ZrO₂ ; et/ou

- de l'alumine renforcée par de la zircone (ZTA, ZTPA); et/ou
 - du nitrure l'aluminium par frittage à chaud HIP-AIN; et/ou
 - du nitrure l'aluminium par frittage sous pression GPS-AIN; et/ou-
 - une phase Magnéli (Ti_nO_{2n-1} , $4 \leq n \leq 10$ avec n entier, ou des mélanges
- 5 du type 40% Ti_4O_7 /60% Ti_5O_9).

6. Système selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que le matériau de chaque masselotte (11) et de chaque rotor (1a ; 1b) est revêtu en projection thermique par un matériau qui comporte du/des :
- 10 -phases Magnéli (Ti_nO_{2n-1} , $4 \leq n \leq 10$ avec n entier, ou des mélanges du type 40% Ti_4O_7 /60% Ti_5O_9) ; et/ou
- WC-17%Co ; et/ou
 - (Ti,Mo)(C,N) ou (Ti,W)(C,N) + un liant Ni/Mo ; et/ou
 - >75Cr₃C₂/ $<25NiCr$; et/ou
- 15 -4-6Al₂O₃/6-4TiO₂.

7. Système selon la revendication 6, caractérisé en ce que le matériau de chaque masselotte (11) et de chaque rotor (1a ; 1b) comporte du/des :
- Fontes grises globulaires et/ou des fontes grises lamellaires et/ou avec
- 20 une trempe bainitique et/ou alliées par Cr, Mo, Al, V, Ti ; et/ou
- Aciers (Z6CND16-05-01) ; et/ou
 - Aciers X5CrNiCu15-5 ; et/ou
 - Alliages AlSi + SiC/Al₂O₃ ; et/ou
 - Alliages AlSi + dispersoïdes Al₄C₃/Al₂O₃/TiB₂; et/ou
- 25 - Alliages Al-Fe-V ; et/ou
- Aluminiums série 6xxx en T6 et supérieure et série 7xxx ; et/ou
 - du carbure de silicium infiltré au silicium SiSiC ; et/ou
 - Alliages de titanium, UNS R5xxxx, tels que TiAl6V4.

8. Système selon la revendication 6, caractérisé en ce que les couches dures déposées par projection thermique doivent être usinées vers des rugosités finales de R_a (rugosité arithmétique) inférieures à $0,04 \mu\text{m}$,
5 l'épaisseur des couches usinées étant supérieures à $50 \mu\text{m}$.

9. Système selon la revendication 6, caractérisé en ce que les valeurs des rugosités R_{pk} et R_{vk} de la norme DIN EN ISO 13565-2:1998 sont inférieures à $0,030 \mu\text{m}$ et $0,070 \mu\text{m}$ respectivement.

10

1/2

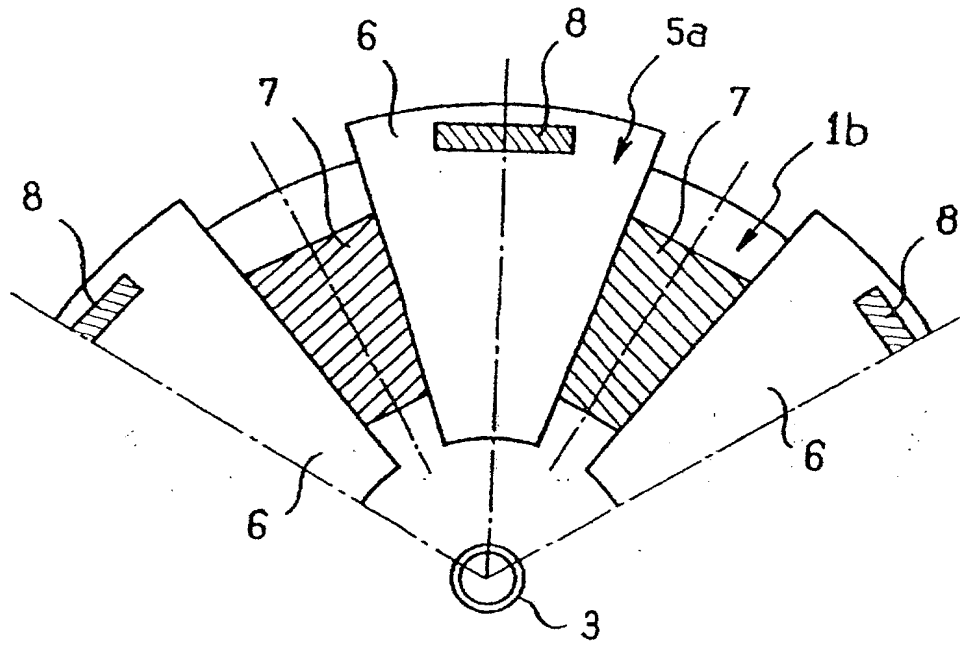


FIG. 1

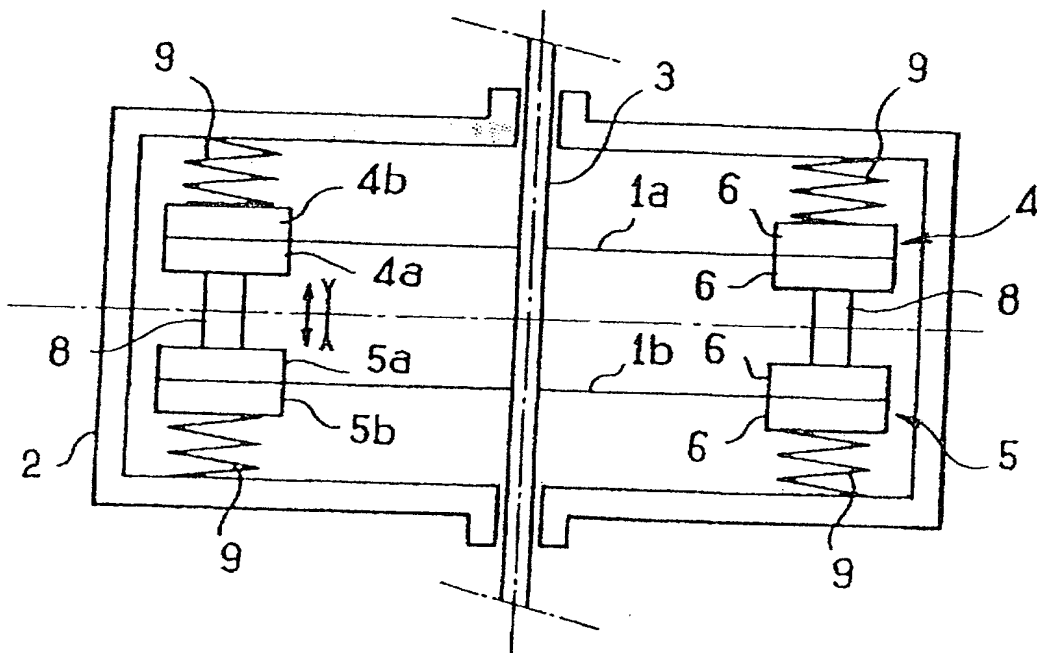


FIG. 2

2 / 2

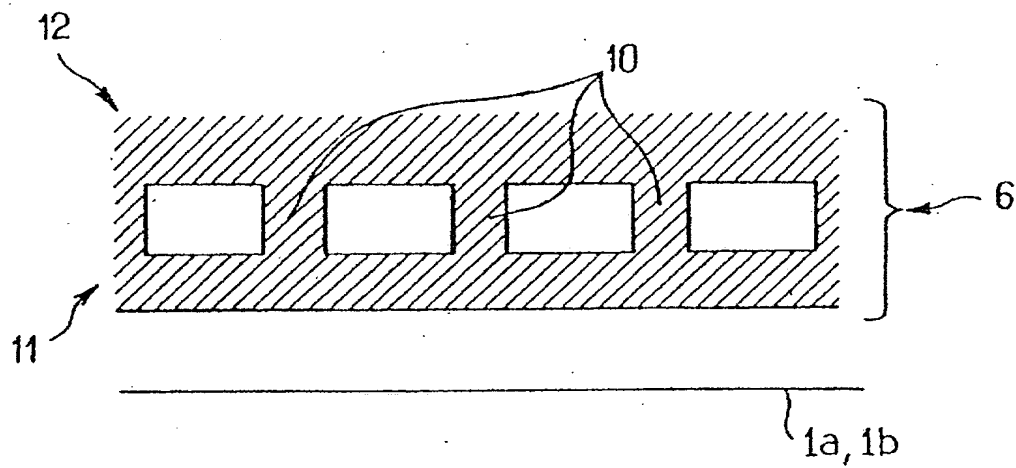


FIG. 3

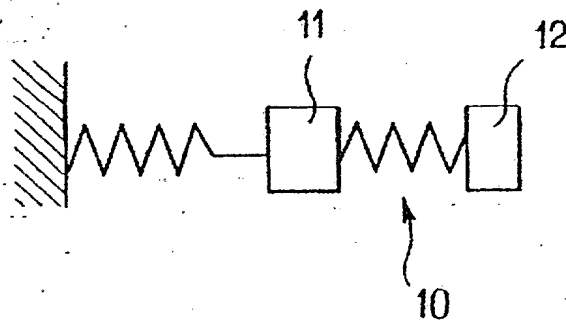


FIG. 4

**BREVET D'INVENTION****CERTIFICAT D'UTILITÉ**

Code de la propriété intellectuelle - Livre VI

**DÉPARTEMENT DES BREVETS**26 bis, rue de Saint Pétersbourg
75800 Paris Cedex 08

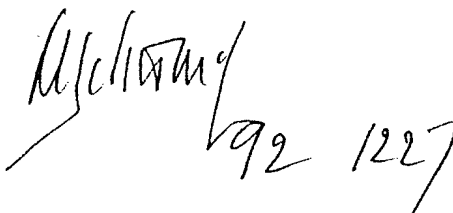
Téléphone : 33 (1) 53 04 53 04 Télécopie : 33 (1) 42 94 86 54

DÉSIGNATION D'INVENTEUR(S) Page N° 1 / 1...

(À fournir dans le cas où les demandeurs et les inventeurs ne sont pas les mêmes personnes)

Cet imprimé est à remplir lisiblement à l'encre noire

DB 113 W / 270601

V s références pour ce dossier (facultatif)		239843 D20333 JRC	
N° D'ENREGISTREMENT NATIONAL			
TITRE DE L'INVENTION (200 caractères ou espaces maximum)			
PERFECTIONNEMENTS AUX MOTEURS HAUTES PUISSANCES.			
LE(S) DEMANDEUR(S) :			
SAGEM SA : 27, rue Leblanc, 75015 PARIS - FRANCE			
DESIGNE(NT) EN TANT QU'INVENTEUR(S) :			
1 Nom			
Prénoms		WOYDT Mathias	
Adresse	Rue	Limonenstrasse 16	
	Code postal et ville	10203 BERLIN ALLEMAGNE	
Société d'appartenance (facultatif)			
2 Nom			
Prénoms		AUDREN Jean Thierry	
Adresse	Rue	5, rue des Ecoles	
	Code postal et ville	78470 ST REMY LES CHEVREUSE FRANCE	
Société d'appartenance (facultatif)			
3 Nom			
Prénoms		HODAR François	
Adresse	Rue	8, avenue des platanes	
	Code postal et ville	91400 ORSAY FRANCE	
Société d'appartenance (facultatif)			
S'il y a plus de trois inventeurs, utilisez plusieurs formulaires. Indiquez en haut à droite le N° de la page suivi du nombre de pages.			
DATE ET SIGNATURE(S) DU (DES) DEMANDEUR(S) OU DU MANDATAIRE (Nom et qualité du signataire)			
 92 1227			